

דירות בלבד וכולן אוכלסו במשפחות שאינן תושבות השכונה. מכאן, שהמטרות המוצהרות לרכישת הדירות לא מומשו.

(ב) בתשובתו למשרד מבקר המדינה ממאי 1986, חזר המשרד על דברי תשובתו בביקורת הקודמת ואמר, שהדירות נרכשו לפי בקשתה של חברת חלמיש, כדי לשפר את אכלוסה הלקוי של השכונה על ידי העברתם של כמה דיירים בשכונה לדירות אלה. בבידורים שערך משרד מבקר המדינה עם חלמיש בבדיקת המעקב, הודיעה חלמיש, כי לא היה לה צורך בדירות הללו והיא לא ביקשה את רכישתן.

לדעת הביקורת, יש לראות בחומרה את הקלות שבה נתקבלה החלטה לרכוש דירות בבנייה מחברת בנייה מסוימת, בהוצאה כספית של כחצי מיליון דולר ששולמו מדאש, ויש לראות בחומרה את תהליך קבלת ההחלטה שאינו מתועד ואין הגדרה מדויקת בדבר הצורך ברכישה ומטרות יוזמיה. עצם הדבר שחלמיש הכחישה בפני הביקורת, שהיא ביקשה את רכישת הדירות, כטענת המשרד, מעלה ספקות בדבר השיקולים האמיתיים לרכישתן מהחברה. תוצאות הרכישה משתקפות בניצול חלקי בלבד שנועשה בדירות ארבע שנים אחרי ההחלטה לרכושן ושנה וחצי ויותר אחרי מסירתן לחלמיש.

2. בעקבות הביקורת פירסם המשרד, ביולי 1985, נוהל חדש ובו נקבעו ההליכים שיש לנקוט כדי לרכוש דירות למלאי במסגרת תכנית האיכלוס של המשרד. יש לקוות, שההקפדה על נוהל זה, תמנע הישנות הליקויים שהועלו בתהליך רכישת 12 הדירות בתל אביב בשנת 1982.

רכישת שבע דירות ביבנה

ליקויי הבנייה שנתגלו בשבע הדירות ביבנה תוקנו והדירות אוכלסו.

מחלקת עבודות ציבוריות

ממצאי מעקב

שקיעות בכביש ליד מחלף לטרון

דו"ח שנתי 33 עמ' 138

הביקורת בדבר השקיעות בכביש ליד מחלף לטרון נערכה בחודשים אוגוסט – נובמבר 1982 ופורסמה בדו"ח שנתי 33 (עמ' 138).

בדצמבר 1985 ובאוקטובר 1986 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת מעקב כדי לעמוד על הסיבות שגרמו לשקיעות בכביש וטיפול מע"צ בתיקון הכביש ובנזקים הכספיים שנגרמו למדינה.

השקיעות – שלוש במספר – אירעו בשנים 1980 – 1982 בקטעים של התוואי החדש בן כ-400 מ' סמוך למחלף לטרון שבו מתחבר הכביש מאשקלון (כביש מס' 3) עם הכביש הארצי תל אביב – ירושלים. אורך הקטעים ששקעו היה כ-25 מ' ועד כ-70 מ'; עומק

השקיעה הגיע לכדי 2 - 3 מ'. ב-1982 נסגר הנתיב המערבי של הכביש לתנועה ונסלל נתיב חלופי עד למציאת פתרון סופי לבעיה.

נושא השקיעות בכביש ליד מחלף לטרון הועלה בשאליתה שהועלתה בכנסת עוד במארס 1982 והוא נבדק בידי משרד מבקר המדינה באוגוסט עד נובמבר אותה שנה. הביקורת העלתה, שבעת תכנון התוואי החדש היו בידי החברה הפרטית שתכננה את הכביש (להלן חברת התכנון) מפות טופוגרפיות ותוצאות סקר גיאולוגי שבהן צוין, שבאיזור התוואי נמצא מעייין תת קרקעי המזרים מים לכיוון התוואי. הביקורת הביעה דעתה, כי נוכח סימנים אלה לקיום מאגרי מים תת קרקעיים העלולים להשפיע על יציבות הכביש, היה זה מאחריותה של מע"צ להבטיח שמתכנן התוואי החדש יעשה את הבדיקות והקידוחים הדרושים לביסוס מבנה הכביש, דבר שלא נעשה. מנהל מע"צ, בתשובתו למשרד מבקר המדינה מינואר 1983, מסר, שהקידוחים לא נערכו מפאת מידותיו הקטנות יחסית של התוואי החדש וגם לו נערכו כאלה, לא היה אפשר, לדעתו, לקבוע שהם מראים על קיום המאגר.

בדו"ח שהגיש מומחה של מע"צ, לאחר שאירעה השקיעה השנייה ב-1982, הוא קבע, שהשקיעות נגרמו בשל גלישת עפר מהסוללה שעליה עובר התוואי החדש שנבעה מחדירת מים ממאגר תת-קרקעי גדול הנמצא בסביבה. המומחה המליץ על הפעולות הדרושות לתיקון הכביש, ועיקרן החלפת אדמת המילוי ששקעה, ניקוז המים שחדרו לסוללה והקמת קירות תומכים חדירים למים, שנועדו להוריד את מפלס המים. ההמלצות בוצעו בסמוך לאחר הגשתן, מלבד זו המתייחסת לניקוז המים. בהתייחסו לאי ביצוע הניקוז הביע מנהל מע"צ את דעתו, שבמכשור של היום קשה למצוא את הדרך הנאותה לניקוז מימי המאגר ויש צורך בזמן ובאמצעים כספיים עד למציאת הפתרון.

בתחילת 1982 הומינה מע"צ אצל מומחה למכניקת קרקע עריכת בדיקה של הנושא כדי לקבוע אם נעשתה שגיאה בתכנון או שלא ניתן היה לחזות מראש את השקיעות, ולהמליץ על פתרון שימנע את חזרת השקיעות שוב ושוב. המומחה הגיש דו"ח ביניים באוקטובר אותה שנה ובו המלצות ראשונות לפעולה. מע"צ גם הקימה צוות מהנדסים משלה לטיפול בתיקון השקיעות.

בתשובתה לממצאי הביקורת מינואר 1983 חזרה מע"צ והסבירה, כי מן הדו"ח הסופי שיגיש המומחה אפשר יהיה לקבוע האם נעשתה שגיאה בתכנון או שלא ניתן היה לחזות בשלבי התכנון את היווצרות השקיעות.

ואלה ממצאי המעקב:

מאז לא הוגש הדו"ח הסופי של המומחה והתנועה בקטע הכביש עודה מתנהלת על ידי הטייתה לנתיב חלופי. מע"צ ביצעה את הפעולות שהמומחה המליץ עליהן בדו"ח הביניים, אבל אלה לא הביאו לידי ניקוז המים מהמאגר. בהיעדר דו"ח סופי, לא נקבעה האחריות לליקויים שגרמו לשקיעות בכביש. מע"צ החליטה לקזז מחשבון חברת התכנון אצלה את ההוצאות הדרושות לביצוע התיקונים בכביש, שנאמדו ב-8,400 ש"ח במחירי יוני 1983 (כ-177,000\$). אומדן זה אינו כולל את ההשקעות בביצוע התיקונים הארעיים הדחופים שנעשו לאחר הגלישה הראשונה. היא הסתמכה בכך על סעיף בחוזה עם החברה, המאפשר למע"צ לנכות מהמתכנן סכום השווה ל-10% משכרו להבטחת זכויותיה שלפי החוזה. ואולם, היא לא מימשה זכות זו בהיעתרה לטענה של חברת התכנון, שאין לתבוע פיצוי כל עוד לא הוכח הקשר הסיבתי בין התכנון לנזקים לכביש. באוגוסט 1983 שילמה מע"צ את יתרת חובה לחברת התכנון, אבל דרשה וקיבלה ערבות מחברת ביטוח בסך 8,400 ש"ח, במחירי אותה תקופה, להבטחת זכויות מע"צ למקרה שתוכח אחריות המתכנן לליקויים בכביש.

בדיקת מעקב ראשונה שנערכה בסוף 1985 העלתה, שתוקף הערכות פג בלי שסוכמו הפיצויים המגיעים למדינה בגין תיקון השקיעות בכביש. לדעת מע"צ, גם אם לא היה פג לא ניתן היה לממשה כפי שנקבע בתנאי הערבות, אלא אם תוכח בבית המשפט אחריות המתכנן

לשקיעות בקטע זה. דיונים שהתנהלו בין מע"צ למתכנן בדבר פשרה שלא באמצעות בית המשפט לגבי תשלום פיצוי על הנוקים, לא הניבו תוצאות.

בדיקת מעקב נוספת שנערכה בסוף אוקטובר 1986 העלתה, שלא חל שינוי כלשהו במצב המתואר לעיל ובידי מע"צ לא עלה לקבוע את מידת אחריותו של המתכנן לשקיעות בכביש, כדי שתוכל לשקול הגשת תביעה לתשלום פיצוי על הנוקים שנגרמו לה.

בתשובתה למשרד מבקר המדינה, מסוף דצמבר 1986, הודיעה מע"צ, כי ישנו קושי להוכיח חד-משמעית את רשלנות המתכנן כדי לתבוע ממנו תשלום נזקים. בהתייחסה לעניין אי-קבלת הדו"ח הסופי של המומחה הסבירה מע"צ, שהיא ויתרה בזמנו על דרישתה שהמומחה יקבע את האחריות לשקיעות בכביש והסתפקה בקבלת המלצות בדבר הפתרונות הטכניים לבעיית יציבות הקרקע. משום כך, לא היה מקום לדרוש מן המומחה דו"ח סופי. מתשובת מע"צ עולה גם, שסדרי הפיקוח על סלילת תוואי הכביש המקורי היו לקויים, שכן על המתכנן לא הוטל תפקיד הפיקוח העליון על ביצוע העבודה, בהתאם לנדרש בעבודות כאלה. בידי המשרד המחוזי של מע"צ גם לא היו תוצאות בדיקות הטיב שנערכו בתוואי הכביש במהלך העבודה. אלה אבדו ולכן אי אפשר היה להתייחס לטענות המתכנן כאילו ביצוע בלתי נאות של העבודה על ידי מע"צ הוא שגרם לשקיעות שבכביש. בשל כל הסיבות האלה מע"צ סבורה, כי קלושים סכוייה לזכות בתביעה משפטית נגד המתכנן וחברת הביטוח שלו, הטוענים שאיכות הביצוע היא הסיבה העיקרית לשקיעות בכביש, ולפיכך ויתרה על זכותה להגשת התביעה המשפטית. עוד סבורה מע"צ, שההוצאות הכספיות הכרוכות בהגשת תביעה משפטית יכולות להביא את ההוצאה הכוללת לטיפול בנזקי הפרויקט לסכומים גדולים ביחס לשיעור הנזק שמדובר בו. בסיכום דבריה קובעת מע"צ, שהפתרון החלופי של הסטת הכביש, המיושם זה כמה שנים, מספק את דרישות התנועה ואינו פוגע בבטיחותה, ואפשר לראותו כפתרון של קבע. מכאן, לדעת מע"צ, שהיא נקטה בכל האמצעים לפתרון בעיית הגלישה ואין מקום, להטיל את האחריות לגלישה על מי מהמעורבים בתכנון או בביצוע הפרויקט.

1. הביקורת קובעת, שהויתור על כך שהמומחה למכניקת קרקע יקבע את אחריותו של המתכנן לשקיעות בכביש, אינה מתיישבת עם הכתוב בהזמנה שהעבירה אליו מע"צ בתחילת 1982, בה נדרשה בדיקה זו.

2. לדעת הביקורת, גם אם מצאה מע"צ פתרון מניח את הדעת לבעיה, אין בכך כדי לגרוע מאחריותה להעדר הפיקוח של המתכנן על העבודה, ולאבדן התייעוד הטכני שחייב להימצא בתיקי העבודה של גוף ממשלתי המקפיד לשמור על כללי המינהל התקין.

3. דרוש, שמע"צ תפיק את הלקחים מאירוע זה לשם שיפור נהלי הפיקוח העליון והפיקוח הצמוד, כדי למנוע מקרים דומים בעבודות הנדסיות שהיא תבצע בעתיד.

סלילת קטע כביש לפתרון בעיות התנועה ביישוב עירוני

דו"ח שנתי 35 עמ' 204

הביקורת בנושא סלילת קטע כביש לפתרון בעיות תנועה ביישוב עירוני נערכה בחודשים אפריל - אוגוסט 1984 ופורסמה בדו"ח השנתי 35, עמ' 204.

הביקורת שפורסמה התמקדה בעיכובים שנמשכו כעשר שנים בהשלמת פרויקט תחבורתי שתחילתו ב-1974 ואשר נועד להרחיק את התנועה הבין-עירונית מהיישובים כפר ביאליק וקרית ביאליק ובכך להגביר את הבטיחות של התושבים ביישובים אלה ולהקל על התנועה; אי-השלמת העבודה במשך שנים רבות, עד סוף שנת 1984, נבעה בייחוד מחילוקי הדעות בין מע"צ לבין הרשויות המקומיות בדבר סידורי הבטיחות להולכי רגל, לתנועת הרכב ולכלים החקלאיים שדרוש היה להתקין במסגרת הפרויקט ומהטיפול הבלתי יעיל של מע"צ,

שבתור הגוף המקצועי, המבצע והמתקצב את הפרוייקט, הוא שנשא באחריות העיקרית לביצועו. מניתוח תהליך קבלת ההחלטות בקשר לפרוייקט הגיעה הביקורת לכלל מסקנה, שיש מקום לשקול הקמת "רשות לענייני תחבורה" שיהיו מיוצגים בה הגורמים הממלכתיים והמקומיים המתאימים, שתלווה את ביצועו של כל פרוייקט מסוג זה, ואשר החלטותיה יהיו מחייבות. הביקורת המליצה בפני מע"צ לבחון רעיון זה.

באוקטובר 1986 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת מעקב שתכליתה לבדוק האם כבר נפתח לתנועה קטע הכביש שנועד להוציא מן היישובים חלק מהתנועה הבין-עירונית ובאיוז מידה הוא מספק את דרישות הבטיחות שהיו סלע המחלוקת העיקרי בין מע"צ לרשויות המקומיות ובינה לבין התושבים.

1. ביולי 1986 הושלם הפרוייקט שכאמור לעיל הוחל בו ב-1974, ונפתח לתנועה אשר מקשרת בין קרית אתא לקרית ביאליק ומגיעה לכביש חיפה - עכו. בפרוייקט שולבו סידורי הבטיחות המספקים את דרישותיהן של הרשויות הנוגעות בדבר, ובהם מערכת רמזורים משולבת עם הרמזור שבכביש הבין-עירוני חיפה - עכו, ומעקה בטיחות.

מע"צ עוקבת אחר סידורי התנועה החדשים כדי להפיק מהם לקחים ולדאוג לפתרון בעיות אפשריות, וכבר החלה בתכנון כמה שיפורים, בשיתוף הגורמים האחרים הקשורים לנושא.

2. רשות לענייני תחבורה לא הוקמה ומע"צ אף לא בחנה ביסודיות את ההיבטים השונים הקשורים בהקמתו: תפקידים, סמכויות, הרכב וכיו"ב.

מן הראוי שמע"צ בשיתוף עם גורמים ממשלתיים הנוגעים בדבר, יבחנו וישקלו בצורה מעשית הגשת הצעה להקמת רשות ממלכתית בעלת סמכויות החלטה. רשות כזו צריכה לענות על הצורך ביתר תיאום ויעילות בביצוע פרוייקטים תעבורתיים מורכבים.